Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6276**
16. Wahlperiode 28. 08. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Kunert, Katja Kipping, Dr. Lothar Bisky, Dr. Gesine Lötzsch und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/6171 –

Mobilität und Teilnahme von Menschen am gesellschaftlichen Leben, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen

Vorbemerkung der Fragesteller

Mehr als sieben Millionen Menschen in der Bundesrepublik Deutschland beziehen entweder ALG II oder Sozialgeld nach dem SGB II. Hinzu kommen die Personen, die nach dem SGB XII Sozialhilfe oder Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung erhalten. Gemäß den Berechnungen der Bundesregierung zur Ermittlung der Höhe der Leistung nach der Regelsatzverordnung sind 5,7 Prozent des Regelsatzes für Bus und Bahn, Fahrrad und gegebenenfalls Pkw vorgesehen. Bei einem vollen Regelsatz (Eckregelsatz) sind das 19,20 Euro, bei Partnerinnen bzw. Partner 17,73 Euro sowie bei Kindern entsprechend weniger. Davon müssen ALG-II- und Sozialgeldbeziehende nicht nur Fahrkarten für Bus und Bahn für die Arbeitssuche, Reparaturen für das Fahrrad und gegebenenfalls den Pkw bezahlen. Diese Mittel sollen auch ausreichend sein, um laut SGB II den Betroffenen „in vertretbarem Umfang … eine Teilnahme am kulturellen Leben“ (§ 20 Abs. 1 SGB II und § 27 Abs. 1 SGB XII) zu ermöglichen.

Der Paritätische Wohlfahrtsverband hat in seiner Analyse der Regelsatzberechnung 2006 nach den gesetzlich festgelegten Bestimmungen einen Betrag von 41,70 Euro für die Abteilung 7 – Verkehr – errechnet. Die nach der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2003 ermittelten tatsächlichen Ausgaben der durch die Regelsatzverordnung festgelegten Referenzgruppe liegen bei etwa 66 Euro.

In einer Reihe von Städten und Landkreisen wurden Sozialtickets eingeführt. So kostete im Jahr 2006 in der Stadt Rostock das Sozialticket für eine einfache Fahrt 1,10 Euro, für die Tagesfahrt 2,20 und für die Wochenkarte 11 Euro.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die im zweiten Absatz genannten Angaben (41,70 Euro und 66 Euro) sind der Broschüre des Paritätischen Wohlfahrtverbandes (DPWV) „Neue Regelsatz-

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vom 24. August 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

berechnung 2006 – Zum Leben zu wenig …“ (Seiten 24 und 31) aus dem Jahr 2006 entnommen. Der DPWV verwandte für die Berechnungen den „faktisch anonymisierten Datensatz“ der EVS 2003, der jedoch gegenüber dem Originaldatensatz einen Verlust an Datenqualität bedeutet. Dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales lag dagegen für die Neubemessung der Regelsätze eine Sonderauswertung des Statistischen Bundesamtes vor. Diese beruht auf dem vollständigen Datensatz der EVS. Die in der EVS 2003 ermittelten Verkehrsausgaben für die Referenzgruppe betrugen in Deutschland insgesamt 59,36 Euro.

Im Übrigen gehen die Antragsteller teilweise von überholten Daten aus.

1. Ist die Gewährleistung des Anrechts auf Mobilität nach Auffassung der Bundesregierung eine öffentliche Aufgabe?

Die staatlichen Leistungen zur Sicherstellung des soziokulturellen Existenzminimums enthalten auch Leistungen zur Ausübung der Mobilität.

Für den Bereich des Verkehrs gilt, dass die Gewährleistung eines leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehrs eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Die Zuständigkeit für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen.

Die Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und die Festlegung eines entsprechenden ÖPNV-Angebotes gehört zu den Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge. Im Bereich des SPNV liegt diese Leistung der Daseinsvorsorge in der Aufgabenträgerschaft der Länder. Im Rahmen seiner planerischen Gestaltungsfreiheit hat jeder Aufgabenträger für seinen Bereich festzulegen, welches Angebot im öffentlichen Interesse erforderlich und daher von ihm zu gewährleisten ist. Die gesetzlichen Grundlagen hierfür finden sich insbesondere in den Landesnahverkehrsgesetzen. Demnach erfolgt die Konkretisierung vor Ort durch Bewertung und Gewichtung der Interessen durch den zuständigen Aufgabenträger und aus den Zielen und Grundsätzen, die sich aus den Nahverkehrsgesetzen der Länder ergeben.

2. Sieht die Bundesregierung ihre diesbezügliche Verantwortung für Menschen mit geringem Einkommen durch die Leistungen des SGB II bzw. SGB XII als erfüllt an?

Ja. Die für die Referenzgruppe in der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) ermittelten Verbrauchsausgaben für den Kauf von Fahrrädern sowie von Ersatzteilen und Zubehör sowie für fremde Verkehrsdienstleistungen ohne Flugverkehr sind jeweils in vollem Umfang im Regelsatz bzw. den Regelleistungen berücksichtigt.

3. Wenn die Regelleistung zur Sicherung des Lebensunterhalts Bedarfe des täglichen Lebens sowie in vertretbarem Umfang auch Beziehungen zur Umwelt und eine Teilnahme am kulturellen Leben umfasst, was bedeutet für die Bundesregierung „in vertretbarem Umfang“?

Es handelt sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der bei der Rechtsanwendung der Auslegung bedarf. Nach Auffassung der Bundesregierung sollten die Leistungen dabei insoweit eingegrenzt werden, als Leistungsempfänger nicht schlechter als andere Personen in ähnlich wirtschaftlicher Lage, aber – über Steuermittel – auch nicht besser gestellt werden. Diesem Verständnis wurde im Rahmen der Regelsatzbemessung Rechnung getragen.

4. Welches Gewicht misst in diesem Zusammenhang die Bundesregierung der Mobilität von Menschen bei, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen?

Die Bundesregierung sieht die Mobilität von Menschen als hohes Gut an, weshalb im Rahmen des soziokulturellen Existenzminimums auch entsprechende Bedarfe berücksichtigt werden.

5. Was sieht die Bundesregierung als notwendig und gerechtfertigt an, wenn es um Mobilität von Menschen geht, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen?

6. Für welche Zwecke müssen nach Auffassung der Bundesregierung Menschen, die Leistungen nach dem SGB II oder SGB XII beziehen, mobil sein?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Auf Grund verfassungsrechtlicher Vorgaben sollen Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger, orientiert an den herrschenden Lebensgewohnheiten und Erfahrungen, in der Umgebung von Nichtleistungsempfängerinnen und Nichtleistungsempfängern ähnlich wie diese leben können. Diesem Anspruch werden die Leistungen zum Lebensunterhalt nach dem SGB XII und SGB II gerecht; siehe Antwort zu Frage 2.

Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger nach dem SGB XII und SGB II sollen wie Nichtleistungsempfängerinnen und Nichtleistungsempfänger die Möglichkeit haben, mobil zu sein.

Zur Beendigung oder Verringerung ihrer Hilfebedürftigkeit müssen erwerbsfähige Hilfebedürftige nach dem SGB II alle Möglichkeiten ausschöpfen. Zur Unterstützung der regionalen Mobilität der Empfängerinnen und Empfänger von Leistungen nach dem SGB II können die Träger der Grundsicherung für Arbeitsuchende Bewerbungs- und Reisekosten erstatten sowie Mobilitätshilfen (z. B. Reise- und Umzugskostenbeihilfe) gewähren.

7. Nach welchen Kriterien teilt die Bundesregierung die faktischen Ausgaben für Mobilität bei der Referenzgruppe in regelsatzrelevant und nicht-regelsatzrelevant ein, und wie erklärt die Bundesregierung, dass der anerkannte Bedarf lediglich noch ein Drittel der Ausgaben der Referenzgruppe beträgt?

Die Ausgaben für den Kauf von Fahrrädern sowie von Ersatzteilen und Zubehör sind vollständig regelsatzrelevant. Dies gilt ebenso für die Nutzung von fremden Verkehrsdienstleistungen ohne Flugverkehr; siehe Antwort zu Frage 2. Die Kosten für die Unterhaltung eines eigenen Kraftfahrzeuges gehören nicht zum notwendigen Bedarf (so auch das Bundesverwaltungsgericht, BVerwGE 62, 161; BVerwGE 106, 99) und sind damit nicht regelsatzrelevant. Gleiches gilt auch für Motorräder. Für Leistungsberechtigte nach dem SGB XII gehören diese Fahrzeuge darüber hinaus regelmäßig zum verwertbaren Vermögen.

Da die in der EVS 2003 ermittelten Verkehrsausgaben für die Referenzgruppe überwiegend Ausgaben für Güter und Leistungen enthalten, die nicht zum notwendigen Bedarf gehören, insbesondere für Kraftfahrzeuge und Motorräder und deren Reparaturen, ergibt sich ein zu berücksichtigender regelsatzrelevanter Anteil von 26 von Hundert.

8. Wie werden in der Systematik der Bedarfsermittlung spezifische Bedarfe wie beispielsweise die kontinuierlichen Ausgaben für die Beförderung von Kindern von Leistungsbeziehenden zur Schule einbezogen?

Die in der EVS erfassten Ausgaben für die Beförderung mit dem öffentlichen Personennahverkehr sind für alle Leistungsempfängerinnen und Leistungsempfänger vollständig im Regelsatz berücksichtigt.

Im Übrigen fällt die Schülerbeförderung vorrangig in die Kultuszuständigkeit der Länder.

9. Sieht die Bundesregierung den Bedarf an Öffnungsklauseln für außergewöhnliche spezifische Bedarfe bei der Gewährleistung von Mobilität?

Das SGB XII enthält in § 28 Abs. 1 Satz 2 eine allgemeine Öffnungsklausel, die alle notwendigen Bedarfe erfasst. Damit können die Träger der Sozialhilfe dem Einzelfall angemessen Rechnung tragen.

Sonderbedarfe im Rahmen der Grundsicherung für Arbeitsuchende sind abschließend in § 23 Abs. 3 SGB II geregelt. Mit dem am 1. August 2006 in Kraft getretenen Gesetz zur Fortentwicklung des SGB II sind weitergehende Sonderleistungen ausdrücklich ausgeschlossen worden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Wie erklärt die Bundesregierung die erhebliche Diskrepanz zwischen ihren Berechnungen und denen des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes in Bezug auf das Kapitel 7 – Verkehr – bei der Regelsatzermittlung?

Nach Auffassung des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes sind die Ausgaben für die Wartung und Nutzung von Privat-Pkws und Motorrädern als regelsatzrelevant einzustufen, was jedoch nicht zutrifft. Siehe Antwort zu Frage 7.

11. Wie rechtfertigt die Bundesregierung, dass zwar der Besitz eines Pkws gestattet ist, in der Regelsatzberechnung aber keine Aufwendungen für die Nutzung eines Pkws vorgesehen sind (z. B. Benzin, Steuern)?

Die Kosten für die Unterhaltung eines eigenen Kraftfahrzeuges gehören nicht zum notwendigen Bedarf. Siehe Antwort zu Frage 7. Daher sind diese Kosten auch nicht im Regelsatz bzw. in der Regelleistung enthalten. Davon zu unterscheiden ist die Frage, ob eine erwerbsfähige hilfebedürftige Person vorhandenes Vermögen vor der Inanspruchnahme von Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende verwerten muss. Ein angemessenes Kraftfahrzeug ist für jede in der Bedarfsgemeinschaft lebende hilfebedürftige Person im Rahmen des SGB II nicht als Vermögen zu berücksichtigen.

12. Wenn die Bundesregierung ihre Verantwortung nicht in der finanziellen Unterstützung von leistungsberechtigten Personen erschöpft sieht (Frage 2), welche weiteren Möglichkeiten hat die Bundesregierung zur Gewährleistung des Rechts auf Mobilität, und welche diesbezüglichen Initiativen verfolgt sie mit welchem Ergebnis?

Entfällt, siehe Antwort zu Frage 2.

13. Inwieweit sieht die Bundesregierung ein Auseinanderfallen zwischen den laut Regelsatz zur Verfügung stehenden Mittel für Verkehr und den tatsächlichen Tarifen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, und inwieweit wird dabei der unterschiedlichen regionalen Situation Rechnung getragen?

Die Regelsatzbemessung berücksichtigt die tatsächlich getätigten Ausgaben der Referenzgruppe in vollem Umfang. Siehe Antwort zu Frage 2.

Darüber hinaus haben im Bereich des SGB XII die Länder, die für die Finanzierung des Personennahverkehrs zuständig sind, die Möglichkeit, bei der Festsetzung der Regelsätze regionale Besonderheiten zu berücksichtigen.

14. Welche Möglichkeiten der Einflussnahme hat die öffentliche Hand – also neben dem Bund auch andere politische Ebenen – auf die Preisgestaltung im öffentlichen Nah- und Fernverkehr?

15. Bestätigt die Bundesregierung, dass die Möglichkeiten der öffentlichen Einflussnahme auf die Preisgestaltung durch Maßnahmen der Privatisierung reduziert werden und reduziert worden sind?

19. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Bevölkerungsgruppen mit geringem Einkommen vergünstigte Monatskarten für öffentliche Verkehrsmittel zum Kauf anzubieten?

21. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich einer generellen Ausweitung von preisreduzierten Tickets auf den Schienennah- und Fernverkehr?

Die Fragen 14, 15, 19 und 21 werden gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für die Tarifpolitik im Bereich des ÖPNV und SPNV liegt ebenso bei den Ländern. Die staatliche Tarifpolitik der zuständigen Aufgabenträger kann sich nur noch im Rahmen wie er in europäische Rechtsgrundlagen (EGV, EWG?VO Nr. 1191/69) und nationalen Gesetzen (Gesetz zur Regionalisierung des Personennahverkehrs, Allgemeines Eisenbahngesetz, Personenbeförderungsgesetz) geregelt ist, bewegen. Daher ist es nicht Sache der Verkehrsunternehmen, Tarifpolitik i. S. der Daseinsvorsorge zu betreiben, sondern die der zuständigen Landesaufgabenträger. Entstehen dem Verkehrsunternehmen durch tarifpolitische Maßnahmen der Aufgabenträger wirtschaftliche Nachteile, die dem kaufmännischen Interesse zuwiderlaufen, so wird dadurch eine Ausgleichsverpflichtung ausgelöst, die die Länder zu tragen haben.

Darüber hinaus haben sich auch die Möglichkeiten der öffentlichen Einflussnahme auf die Preisgestaltung durch Maßnahmen der Privatisierung nicht reduziert, da es nach europarechtlichen Maßstäben unerheblich ist, ob es sich um öffentliche d. h. kommunale oder private Unternehmen handelt. Entstehen einem (privaten oder öffentlichen) Unternehmen durch tarif- oder preispolitische sowie sonstige Maßnahmen der Daseinsvorsorge wirtschaftliche Nachteile, die dem kaufmännischen Interesse zuwiderlaufen, so wird damit die zuvor dargestellte europarechtliche Ausgleichspflicht ausgelöst.

16. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Verbreitung von örtlichen Sozialtickets?

18. Worin liegen nach Auffassung der Bundesregierung die Ursachen für die Einführung von Sozialtickets, und welchen gesetzgeberischen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung daraus ab?

Die Fragen 16 und 18 werden gemeinsam beantwortet.

Dem Bund liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Idee, auf Bundesebene die Informationen zu Existenz und Bedingungen von Sozialtickets in einem Bericht zusammenzustellen, damit diese Praxis öffentlich gemacht werden kann?

20. Auf welchem Weg kann die Bundesregierung derartige Aktivitäten der örtlich oder regional zuständigen Instanzen unterstützen, und in welchem Umfang praktiziert die Bundesregierung dies bereits?

Die Fragen 17 und 20 werden gemeinsam beantwortet.

Es handelt sich nicht um Aufgaben des Bundes.

22. Wie steht die Bundesregierung dazu, die Vergabe und den Einsatz der Regionalisierungsmittel an soziale Kriterien zu binden, damit alle Bevölkerungsgruppen, unabhängig von ihrem Einkommen den öffentlichen Nah- und Fernverkehr nutzen können?

Auf die Antwort zu den Fragen 14, 15, 19, 21 wird verwiesen.

Gegenstand der Regelung des Regionalisierungsgesetzes sind gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes die Zuständigkeit für den ÖPNV und seine Finanzierung.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333